

**Libault, André. *La cartographie*. Collection Que sais-je?, no 937, Presses universitaires de France, Paris, 2e édition revue et mise à jour, 1966. 128 pages, 19 planches.**

**Jean Raveneau**

Volume 11, numéro 22, 1967

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020719ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020719ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Raveneau, J. (1967). Compte rendu de [Libault, André. *La cartographie*. Collection Que sais-je?, no 937, Presses universitaires de France, Paris, 2e édition revue et mise à jour, 1966. 128 pages, 19 planches.] *Cahiers de géographie du Québec*, 11(22), 161–162. <https://doi.org/10.7202/020719ar>

After a clear review of the literature and concepts concerning the journey to work, Wolforth analyses the commuting pattern in the Vancouver conurbation. The concern is exclusively with the intra-urban situation. The basic aim is to assess the relative importance of the cost of housing and the cost of the journey to work. The data source is a sample taken from the Vancouver City Directory. It provides information on occupation, sex and marital status, and address of both home and place of work. Additional information was obtained from a downtown parking survey undertaken by the city. The author added data obtained from the personnel files of five major companies.

The research leads to the conclusion that the cost of residential accommodation is the single most important factor in the selection of a residential location. In other words, contrary to the concepts formulated by Liepman, Carrol, and others, the Vancouver experience shows that distance from work has little effect on the selection of a residential location. The journey to work is the result rather than the cause of the urban spatial structure. There are a few categories of workers for whom distance appears to play a part. These are females employed in clerical occupations downtown, married women, and persons employed in work places in peripheral locations. In the case of married women, it is not so much the selection of residential location as much as a place of work close to home. Clustering around peripheral places of work is possible, because here one finds extensive districts with uniform, rather low-cost housing. This does not necessarily mean, however, that distance does not play a part at all for workers in this category. The reviewer found that in Toronto, during the post-war period, workers left the older parts of the city to take up residence in suburban locations. However, they tended to go to the suburbs closest to their downtown place of work. When the place of work abandoned its downtown location it generally moved to the suburban section where most of its workers had moved.

The second study, mentioned above, deals with the location of high-order stores in the Vancouver area. Leigh shows that high-order services which generally are assumed to be the domain of the C. B. D. occur also outside the core. These services, in this instance specific types of furniture stores, gifts, jewellery, apparel and other stores, do not cater to a city-wide or regional clientele. They serve only a specific income group or social class which lives in only certain parts of the built-up area. The hinterlands of these stores are selective, not city-wide. A downtown location may therefore quite well not be the most strategic location at all. Also the high-order stores downtown tend to have selective hinterlands, or a selective clientele.

The specialized retail stores compete monopolistically, i. e. through product differentiation and image projection. Consequently in geographical terms, these stores have considerable locational flexibility, they are able to ignore spatial competition. The choice of location is often determined by the characteristics of the owners and not of the goods being sold. Distant customers are attracted by means of special retailing techniques. The eccentric location of high-order stores in Vancouver is a rather recent development, largely since 1952. It coincides with the greatly increased mobility of the shopping public. Many areas are now as easily accessible as the C. B. D. and moreover, they enjoy the advantage of lower site rental.

Theories based on the concept of spatial competition are inadequate to explain the location and hinterlands of the high-order stores. Equally, central place notions must be reconsidered, since high-order stores can quite successfully locate in lower order centres. According to Leigh high-order stores must not be viewed in the light of «central location» and «city wide» market orientation, but as «locational flexibility» and «selective market orientation». This is a most interesting study of great relevance to anyone interested in theories of urban commercial structure.

J. SPELT,  
*University of Toronto.*

### CARTOGRAPHIE

LIBAULT, André. **La cartographie.** Collection *Que sais-je ?*, n° 937, Presses universitaires de France, Paris, 2<sup>e</sup> édition revue et mise à jour, 1966. 128 pages, 19 planches.

Les ouvrages généraux de cartographie en langue française sont plutôt rares, et l'aspect austère de la matière les rend généralement peu accessibles au public. Pourtant, A. Libault s'est

efforcé de combler cette lacune en exposant, sous forme condensée, les caractéristiques de la représentation des phénomènes géographiques sur un plan.

À l'intérieur d'une introduction substantielle, l'auteur décrit le processus général d'établissement des *cartes de base*, c'est-à-dire des cartes topographiques qui serviront de support à toutes les autres cartes. Les cartes topographiques françaises sont présentées en détail dans le premier chapitre. En partant des grandes échelles, on distingue d'abord les *plans cadastraux* et les *plans directeurs*. Les seconds diffèrent des premiers en ce qu'ils sont à plus petite échelle et possèdent une meilleure précision altimétrique. A. Libault décrit ensuite la célèbre *carte de l'État-Major* à 1/80 000, qui peut être considérée comme le chef-d'œuvre de la cartographie topographique à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et qui est demeurée en usage jusqu'à ces dernières années. Mais cette carte monochrome, qui représente le relief par un système de hachures, s'est révélée insuffisante pour satisfaire les exigences des utilisateurs modernes. On lui a substitué la carte au 1/50 000 en courbes de niveau et en couleurs. L'estompage a été ajouté par la suite, pour pallier au faible pouvoir évocateur des courbes de niveau. La qualité des *cartes dérivées*, à plus petite échelle, dépend étroitement des moyens de reproduction utilisés. L'auteur expose ensuite rapidement les implications des techniques modernes d'établissement des cartes. Il montre comment la mécanisation des tâches a permis de produire des cartes de plus en plus précises.

En abordant les cartes d'ensemble, A. Libault décrit le processus de la généralisation nécessaire pour produire des *cartes chorographiques* à petite échelle. Ensuite, il traite des problèmes liés à la représentation de la terre entière sur un même plan, puis examine les caractéristiques des *cartes de référence* contenues dans les atlas scolaires. Le chapitre se termine par l'étude de diverses cartes spécialisées et de leurs procédés de représentation.

Pour beaucoup de gens, une carte c'est avant tout une carte topographique. Mais il existe toute une gamme de *cartes de corrélation* montrant les rapports entre des phénomènes géographiques. Beaucoup de ces cartes déroutent le géographe novice qui les trouve souvent compliquées. L'auteur s'efforce à démontrer leur intérêt pour une explication « totale » des relations existant entre plusieurs variables. Il cite entre autres les cartes de densité, de végétation, et les cartes bâties à partir d'indices incluant des variables multiples.

Le livre se termine par un chapitre consacré à la reproduction et à l'impression des cartes. A. Libault fait d'abord une revue historique des divers procédés polygraphiques et effectue une brève analyse des moyens photomécaniques.

En appendice, on trouve 19 planches très bien choisies qui illustrent certains points du texte.

Il était certes difficile de condenser un si vaste sujet en si peu de pages, et l'auteur a délibérément négligé certains aspects connus de la cartographie (topographie), pour insister plus sur des aspects moins connus ou mal vulgarisés (cartes spéciales, de corrélation, réalisation polygraphique). Mais la logique du plan suivi apparaît mal. Il n'en reste pas moins que cet ouvrage constitue une des meilleures introductions à la cartographie en langue française.

Jean RAVENEAU.

## AMÉRIQUE DU NORD

MONKHOUSE, F. J., and HARDY, A. H. **North American Landscape.** Illustrated, Cambridge University Press, 1965. 96 pages.

This book represents an important and difficult undertaking : the providing of a concise background in the geography of Canada and the United States for English students preparing for examinations in the subject.

Conciseness has certainly been achieved ; in ninety-five pages — a good half of which are taken up by photographs — the authors survey the United States in terms of eight regions and Canada in terms of seven. The Canadian section is perhaps the more detailed and the better provided with historical references. But brevity in this case has been costly. Generalizations take the place of facts, omissions make for an incomplete or distorted perspective. The book contains no map, no index ; the captions are far too brief. It is not true, for instance, that tobacco is grown only in Virginia and Kentucky, or that the mechanization of cotton picking has